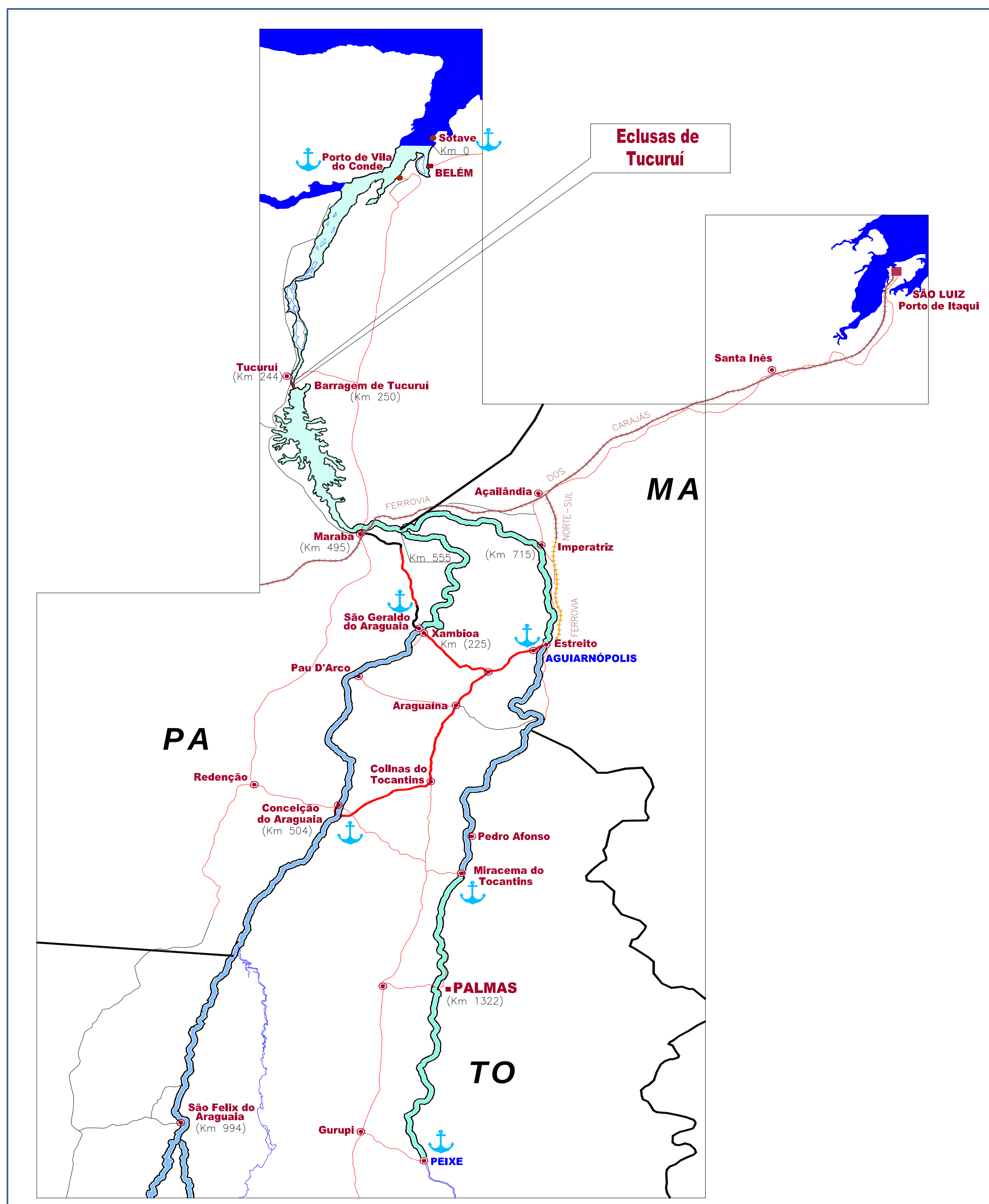
NORMAS DE TRÁFEGO NAS ECLUSAS DA HIDROVIA DO TOCANTINS



JULHO/2011

1ª PUBLICAÇÃO

Eletrobras

Eletronorte

GOVERNO FEDERAL

BRASIL

PAÍS RICO É PAÍS SEM POBREZA

DNIT

NORMAS DE TRÁFEGO NAS ECLUSAS DA HIDROVIA DO TOCANTINS

1ª PUBLICAÇÃO

TUCURUÍ – PARÁ

JULHO/2011

APRESENTAÇÃO

Esta norma tem o objetivo de disciplinar a navegação nos trechos compreendidos entre os canais de acesso a montante e a jusante das eclusas da UHE – TUCURUÍ visando orientar o funcionamento das eclusas e proporcionar condições de segurança aos que utilizarem o referido sistema de transposição.

Elaborada a partir de informações técnicas disponibilizadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Administração das Hidrovias do Amazônia Oriental – AHIMOR, Capitania dos Portos da Amazônia Oriental - CPAOR e Centrais Eletricas do Norte do Brasil – ELETRONORTE.

A norma foi aprovada pelo Comando do 4° Distrito Naval – Representante da Autoridade Marítima Brasileira, por meio do ofício nº xxx/2011.

SUMÁRIO

pág.

ANEXOS

CAPÍTULO I

APLICAÇÃO E ÁREA DE JURISDIÇÃO

Artigo 1º. – As Normas e Procedimentos aqui previstos aplicam-se às eclusas da UHE-Tucuruí, a seu respectivo Canal Intermediário e aos trechos navegáveis sinalizados.

CAPÍTULO II

DEFINIÇÕES

Artigo 2º. – Para efeito desta norma, considera-se:

I – <u>DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes:</u>
Autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes. Responsável pela execução das políticas federais de infraestrutura do Ministério dos Transportes.

II – <u>DAQ – Diretoria de Infraestrutura Aquaviaria</u>:
Diretoria Setorial do DNIT. Responsável pela execução das políticas federais de infraestrutura do Ministério dos Transportes nos trechos navegáveis do rio Tocantins.

III – <u>AHIMOR – Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental:</u>
Administrador das Hidrovias da Amazônia Oriental. No âmbito desta norma é responsável pelo trecho compreeendido de Marabá até a foz.

IV – <u>ELETRONORTE – Centrais Elétricas do Norte do Brasil S.A.:</u>
Operadora do sistema de transposição (Eclusas). Concessionária responsável pela operação e manutenção das eclusas 1 e 2 e o canal de intermediário.

V – <u>Usuário</u>**:** Pessoa física ou jurídica que usufrui dos serviços das eclusas, canais e vias navegáveis da hidrovia do Tocantins.

VI – <u>Comandante</u>**:** Designação genérica de quem comanda a embarcação. É o responsável por tudo que diga respeito à embarcação, a carga, a seus tripulantes e às demais pessoas a bordo.

VII – <u>Eclusa</u>: Instalação que permite a embarcação vencer o desnível de uma barragem no leito do curso d'água.

VIII – <u>Eclusagem</u>: Operação na eclusa para que as embarcações vençam o desnível criado pela barragem e à ultrapassem navegando.

IX – <u>Operador da eclusa</u>**:** É o responsável geral pela ordem na eclusa frente aos usuários e pelo controle administrativo e operacional da mesma.

X – <u>Muro-guia</u>: Muro flutuante ou fixo que, a partir da porta da eclusa, avança em direção ao canal de navegação. É usado para alinhar o comboio na entrada e saída da câmara da eclusa.

XI – <u>Canal Intermediário</u>: É um canal artificial contido por um Dique em uma de suas laterais que faz a ligação entre as duas eclusas do sistema de transposição.

XII – Vias navegáveis: Compreendem os canais de navegação sinalizados ao longo dos rios.

***XIII – Amarradores flutuantes*:** São estruturas localizadas nas laterais internas das câmaras das eclusas utilizadas para amarração de embarcações e acompanham o nível da água durante a operação de enchimento/esvaziamento da câmara.

XIV – Comboio: Grupo de embarcações que navegam unidas entre si, formando um só conjunto.

XV – Embarcação: Qualquer construção capaz de transportar pessoas ou cargas, suscetível a locomover na água por meios próprios ou não.

XVI – Cargas Perigosas: Aquelas estabelecidas nas Normas da Autoridade Marítima, bem como nas classificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas, por meio dos números NBR 5.930, NBR 7.500, NBR 7.501 e NBR 7.502 e outras, a critério da autoridade estadual ou de autoridade legal em seu grau de jurisdição, que assim venham a ser consideradas.

XVII – Resíduos perigosos: Qualquer resíduo que possa produzir ou contribuir para produzir lesões ou doenças graves, inclusive com riscos de morte, ou que constitua uma ameaça substancial para a saúde humana ou para o meio ambiente se manipulado inadequadamente. A este grupo pertencem os materiais que apresenta qualquer das seguintes características: inflamabilidade, corrosividade, explosividade, reatividade, toxicidade ou bioacumulação.

XVIII – Embarcação miúda: Será considerada embarcação miúda qualquer tipo de embarcação ou dispositivo flutuante com comprimento inferior ou igual a cinco (5) metros ou com comprimento total inferior a oito (8) metros que apresente as seguintes características: convés aberto, convés fechado mas sem cabine habitável e sem propulsão mecânica fixa e que, caso utilize motor de popa, este não exceda 30 HP.

Considera-se cabine habitável aquela que possui condições de habitabilidade.

XIX – Ponto de Parada Obrigatória (P.P.O.): Local convenientemente demarcado por boias, a jusante e a montante de cada eclusa e na entrada e saída de canais artificiais, a partir do qual as embarcações só poderão prosseguir a navegação com a autorização do operador da eclusa.

XX – Equipamento de Comunicação: Equipamento de radiocomunicação em VHF na modalidade "Serviço Móvel Marítimo" definido pela Instrução nº 04/81, Instrução nº 10/87 e pela Portaria nº 52, de 04/06/91, do Ministério das Comunicações.

XXI – Ponto de Comunicação Obrigatória (P.C.O.): Local convenientemente demarcado por bóias ou por placas de margem a jusante e a montante de cada eclusa, onde as embarcações deverão estabelecer obrigatoriamente o primeiro contato com o operador da eclusa, por meio do equipamento de comunicação VHF.

XXII – Ponto de Espera (P.E.) ou Desmembramento (P.D.): Pontos em terra ou flutuantes (boias de amarração), situados a montante e a jusante das obras de engenharia, nos quais as embarcações poderão ser amarradas/atracadas em caso de necessidade ou cumprimento de instruções.

XXIII – <u>Área de Segurança</u>: Área fluvial navegável entre os pontos de parada obrigatória (PPO's) a montante e a jusante demarcados por boias ou por placas de margem, incluindo a eclusa.

XXIV – <u>Processo de Eclusagem</u>: Será considerado iniciado a partir do instante em que, tendo sido dada autorização pelo operador da eclusa, a correspondente embarcação adentrar a área de segurança. Será considerado concluído quando a embarcação deixar a área de segurança pelo lado oposto ao da entrada da área referida.

XXV – <u>Calado</u>: Distância vertical do fundo da embarcação (quilha) até a linha d'água.

XXVI – <u>Pé-de-piloto</u>: Distância vertical do fundo da embarcação (quilha) até o leito do rio, canal ou reservatório.

XXVII – <u>Trecho crítico</u>: Trecho navegável cuja largura e/ou raio de curvatura, não permite o cruzamento de comboio Tipo Tocantins com outra embarcação.

XXVIII – <u>Trecho restrito</u>: Trecho navegável cuja largura e/ou raio de curvatura, não apresenta restrição para o cruzamento de comboio Tipo Tocantins com outra embarcação, porém, em função das características do local, exige dos comandantes das embarcações, atenção especial por ocasião da navegação com aquele tipo de comboio.

XXIX – <u>Passos com Restrições</u>: Segmentos navegáveis, baixios inclusive, no trecho em corrente livre que exigem dos comandantes atenção especial quanto as condições de largura e profundidade do canal de navegação.

XXX – <u>Folha de Avaliação de Sinalização (FAS)</u>: Formulário destinado ao registro das ocorrências observadas na sinalização do sistema de transposição, devendo ser preenchido e entregue pelo Comandante da embarcação, via fax ou correio eletrônico, ao Operador da eclusa ou ao Administrador da hidrovia.

XXXI – <u>Solicitação de Transposição na Eclusa (S.T.)</u>: Formulário que deve ser preenchido e entregue na 1ª (primeira) eclusa do percurso, toda vez que a embarcação estiver carregada (carga e/ou passageiro).

XXXII – <u>Boletim de Avaria de Sinais (BAS)</u>: Boletim semanal, emitido pela Administradora da eclusa e enviados para a Administração da Hidrovia AHIMOR/DNIT e Capitania dos Portos da Amazônia Oriental - CPAOR, os quais são divulgados aos comandantes das embarcações via radio VHF, pelo Operador da eclusa e Aviso aos Navegantes - pela CPAOR, informando e as avarias dos respectivos locais onde ocorreram.

XXXIII – <u>Autoridade Marítima</u>: São os Representantes e Agentes da Autoridade Marítima, exercida na forma da Lei pelo Comandante da Marinha, que assim delega (LESTA e NORMAM):

a) Agentes da Autoridade Marítima:

1) Na área de jurisdição da sede da Capitania dos Portos (CP), o Capitão dos Portos ou Oficial designado por ato do Capitão dos Portos; e

2) Nas áreas de jurisdição das Delegacias (DL) e Agência (AG), os respectivos Delegados e Agentes.

b) Representante da Autoridade Marítima para Segurança do Tráfego Aquaviário:

1) A Diretoria de Portos e Costas (DPC) e o Distrito Naval (DN).

CAPÍTULO III

DIMENSÕES DOS COMBOIOS E GABARITOS DE NAVEGAÇÃO DAS OBRAS DE ENGENHARIA

Artigo 3º. – As restrições físicas impostas pelas obras de engenharia existentes na região estabelecem as dimensões máximas permissíveis para os comboios conforme Anexo I.

Parágrafo único – Caso as condições hidrológicas sejam favoráveis, a AHIMOR e a ELETRONORTE poderão estabelecer, após autorização da representante regional da Autoridade Marítima, a navegação e eclusagem com calado superior aos estabelecidos.

CAPÍTULO IV

CONDIÇÕES PARA PASSAGEM NAS ECLUSAS E CANAL INTERMEDIÁRIO

Artigo 4º. – Só poderão trafegar pelas eclusas e Canal Intermediário do sistema de transposição da UHE de Tucuruí e vias navegaveis do rio Tocantins, embarcações ou comboios que estejam com suas situações regularizadas perante a Marinha do Brasil e que não ultrapassem as dimensões máximas permitidas definidas para cada período de permanência.

Parágrafo 1º – Caberá ao DNIT, após autorização da Autoridade Marítima, estabelecer limites de dimensões, visando a manutenção da integridade das obras de engenharia e a segurança da navegação.

Parágrafo 2º – Antes de iniciar a passagem por trechos críticos ou restritos, caberá ao Comandante da embarcação ou comboio a responsabilidade pela adoção integral das instruções contidas no ANEXO II.

Artigo 5º. – Para navegar nas áreas de segurança, a embarcação deverá possuir um pé-de-piloto de, no mínimo, 0,70 m (setenta centímetros).

Parágrafo 1º – Em condições hidrológicas favoráveis, após autorização da Autoridade Marítima, os responsáveis pela Hidrovia poderão reduzir a folga em questão, para viabilizar a operação com calados superiores aos definidos.

Parágrafo 2º – Para as eclusas, a altura máxima das embarcações (calado aéreo) deverá ser inferior a 15,00 (quize) metros, devido à limitação de altura. Para que os comboios operem de maneira segura, recomenda-se a utilização de empurrador com a ponte de comando elevadiça e/ou mastros rebatíveis.

Artigo 6º. – Não será permitida a passagem pelas eclusas e Canal Intermediário nos seguintes casos:

I – Embarcações em perigo de naufrágio;

II – Embarcações que contenham cargas mal estivadas ou apetrechos mal acondicionados ou ameaçando cair;

III – Embarcações com cargas salientes de tal modo que possam danificar as eclusas e o Canal Intermediário;

IV – Embarcações com correias, cabos ou outros artefatos pendentes irregularmente para o lado de fora;

V – Embarcações que apresentem defeitos nas máquinas, vazamento, ou falhas em seu sistema de controle e direção, ou que venham a comprometer a sua manobra na passagem pelas eclusas e Canal Intermediário;

VI – Embarcações sem reversores ou problemas na marcha a ré;

VII – Embarcações sem equipamento de comunicação adequado para estabelecer contato com o Operador da eclusa a partir do P.C.O.;

VIII – Embarcações com defensas em número insuficiente ou em mau estado de conservação, conforme Artigo 13;

IX – Embarcações com comprimento menor ou igual a 5m que disponham de propulsão própria a motor.

Parágrafo único. – Situações não previstas e casos excepcionais serão estudados caso a caso para liberação, devendo ter parecer da Operadora das Eclusas e autorização da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental.

Artigo 7º. – No convés das embarcações durante o processo de eclusagem e passagem no Canal Intermediário, é obrigatório o uso de coletes salva-vidas pelos tripulantes que estiverem em faina de amarração/atracação, sendo que os demais tripulantes/passageiros deverão afastar-se das bordas, a fim de evitar acidentes.

Artigo 8º. – Qualquer embarcação que cruzar ou navegar na área de segurança, sem autorização do Operador da eclusa, terá por conta e risco próprio total responsabilidade pelas consequencias resultantes de sua manobra.

Artigo 9º. – Não serão permitidos, nas áreas demarcadas entre os PPO's a montante e a jusante das eclusas, o tráfego e fundeio de embarcações miúdas, prática de esqui-aquático, pára-quedas rebocado, operações de mergulho amador, pesca, regatas e competições ou exibições públicas aquáticas, salvo em ocasiões especiais e com autorização do Operador da eclusa e da Autoridade Marítima.

CAPÍTULO V

HORÁRIOS E ORDEM DE PASSAGEM PELAS ECLUSAS

Artigo 10º. – As passagens nas eclusas serão realizadas no período diurno compreendido entre 06:00h e 18:00h.

Parágrafo único – Em casos de emergência, relacionados à segurança, a Operadora das eclusas poderá, a seu critério, promover a interdição da(s) mesma(s) sem prévio aviso, informando e justificando imediatamente o fato à Autoridade Marítima, sendo as comunicações de interdição aos usuários promovidas posteriormente.

Artigo 11. – O funcionamento em qualquer das eclusas do Sistema de Transposição da UHE Tucuruí, poderá ser suspenso, por solicitação da Operadora das eclusas, propondo a época e a duração da interrupção, com aprovação do responsável pela Hidrovia, para efetuar serviços de manutenções corretivas e preventivas, limpeza da(s) câmara(s), inspeções nos equipamentos eletromecânicos e aquedutos.

Artigo 12. – O direito de passagem nas 02 (duas) eclusas para embarcações que estejam aguardando será concedido pelo Operador da eclusa considerando a seguinte ordem de prioridade:

I – Embarcação de passageiros;

II – Órgãos de fiscalização federal, estadual e municipal em embarcações oficiais;

III – Embarcação transportando mercadorias perecíveis ou susceptíveis de perdas na qualidade final do produto;

IV – Embarcação destinada a execução de trabalhos de manutenção na hidrovia.

Parágrafo 1º – Na ausência de embarcações que preencham os requisitos acima, será considerada como prioridade a ordem de chegada da embarcação nos PPO's (jusante e montante) das eclusas.

Parágrafo 2º – Para otimizar a ocupação da eclusa, o operador poderá determinar o ingresso na câmara de embarcações que não estejam na ordem de chegada.

CAPÍTULO VI

PROCEDIMENTOS PARA O PROCESSO DE ECLUSAGEM

Artigo 13. – Nas operações de eclusagem, além dos equipamentos e tripulantes regulares, as embarcações e comboios deverão ter a bordo e pronto para emprego, os seguintes equipamentos:

I – Defensas de cada lado da embarcação e nas quantidades definidas no quadro abaixo, solidamente amarradas a partes fixas da mesma, com cabos de espessura apropriada e que estejam em bom estado de conservação e arranjados de forma que somente as defensas entrem em contato com as paredes das eclusas. Recomenda-se o uso de defensas móveis de modo a evitar o contato da embarcação com a eclusa nas partes não protegidas pelas defensas fixas.

Comprimento total (L) da embarcação ou comboio (m)	Número mínimo de defensas por bordo
L menor ou igual 20,00	02
L maior que 20,00 e menor ou igual 40,00	03
L maior que 40,00 e menor ou igual 60,00	04

L maior que 60,00 e menor ou igual 80,00	05
L maior que 80,00 e menor ou igual 110,00	06
L maior que 110,00 e menor ou igual 140,00	07
L maior que 140,00 e menor ou igual 160,00	08
L maior que 160,00 e menor ou igual 180,00	09
L maior que 180,00	10

II – Espias para amarração da embarcação nos amarradouros flutuantes das eclusas em bom estado de conservação, com dimensões adequadas e alças permanentes suficientes para atender a amarração conforme estabelecido no ANEXO III.

III – Possuir equipamento de comunicação em VHF marítimo, para comunicação com o Operador das eclusas utilizando os canais definidos no ANEXO IV, a partir do P.C.O.

IV – As embarcações ou comboios com comprimento igual ou superior a 70,00m (setenta metros) deverão possuir equipamento de comunicação em VHF portátil para comunicação entre o Comandante e o(s) tripulante(s) que estiver(em) guarnecendo a proa durante o procedimento de aproximação e entrada na câmara da eclusa.

Artigo 14. – Embarcações miúdas, desde que possuam os seguintes equipamentos: extintor de incêndio, iluminação, material de salvatagem (coletes e ou bóias circulares), espias (cabo) de amarração e equipamento de comunicação em VHF marítimo, só poderão eclusar e acessar o Canal Intermediário com autorização prévia expedida pela Operadora do Sistema de Transposição – Eclusas.

Artigo 15. – Embarcações que transporte cargas perigosas não podem ser eclusadas juntamente a barcos de passageiros, pesca ou de esporte/recreio, devendo ser observados rigorosamente os dispositivos de segurança previstos nas normas para tráfego de cargas perigosas. O não cumprimento do disposto neste Artigo impedirá a eclusagem até que seja sanada a irregularidade.

Artigo 16. – Só é permitida a amarração de embarcações em paralelo nas laterais da câmara da eclusa, quando a soma das bocas (larguras) das embarcações for menor ou igual a 29,00m (vinte e nove metros) para as eclusas. Neste caso, tem prioridade de ingresso na câmara, a embarcação de maior largura, sendo que, ao término da eclusagem, terá prioridade de saída, a embarcação de menor largura.

Artigo 17. – As embarcações que pretendam passar pela eclusa devem proceder da seguinte maneira:

I – Toda embarcação, ao chegar nos P.C.O's, deverá obrigatoriamente estabelecer contato com o Operador da eclusa por meio do equipamento de comunicação, nas freqüências definidas no ANEXO IV, e informar que se está dirigindo ao P.P.O ou ao P.E.. Durante a comunicação da embarcação com a eclusa deverá ser adotada, sempre que possível, a fraseologia constante do ANEXO V. Todas as comunicações com o Operador da eclusa deverão ser gravadas.

Parágrafo 1º – A partir do P.C.O o Comandante do comboio deverá dar especial atenção às comunicações de bordo com a eclusa, até o término da eclusagem.

Parágrafo 2º – O tráfego das embarcações na área de segurança é controlado pela

Operadora da eclusa.

II – Fornecer corretamente ao Operador da eclusa, por meio do equipamento de comunicação, antes de se iniciar o processo de eclusagem, as informações constantes do ANEXO VI, com a finalidade de segurança, estatística ou planejamento.

Parágrafo único. O Comandante da embarcação deverá estar atento para as seguintes informações que serão transmitidas pelo operador da eclusa:

a) Direção e intensidade dos ventos

b) Avarias na sinalização constantes da FAS

c) Eventuais alterações quanto a vazão defluente da usina e

d) Outras informações pertinentes ao local que a embarcação irá adentrar.

III – As embarcações, ao chegarem no P.P.O. ou P.E., deverão pairar sob máquinas ou atracar, respectivamente, na sequência de chegada e aguardar autorização do operador da eclusa, por meio do equipamento de comunicação, para prosseguir viagem em direção à eclusa.

Parágrafo 1º. – As embarcações que estiverem atracadas em locais situados entre a eclusa e o P.C.O, antes de sua partida, mesmo que não venham a utilizar a eclusa, deverão contatar o Operador, realizando procedimento idêntico ao da chegada aos P.C.O's.

Parágrafo 2º. – Nos casos em que a eclusa não estiver ocupada por outra embarcação e preparada para atender a embarcação que chegue ao P.P.O., o Operador da eclusa poderá dispensar a parada obrigatória e autorizá-la a acessar a eclusa.

Parágrafo 3º. – Após autorização do Operador para prosseguir viagem em direção a eclusa, cabe ao Comandante a decisão de avançar em condições desfavoráveis à navegação.

Parágrafo 4º – Em condições adversas, os Comandantes deverão abandonar as áreas próximas às obras de engenharia propiciando assim maior segurança à navegação.

Parágrafo 5º – A velocidade limite dentro da área de segurança deverá ser a mínima que garanta a navegabilidade, governo e manobra do comboio e não deverá superar 4 (quatro) nós (7,41 km/h).

Artigo 18. – Na condução das embarcações a partir do P.P.O, os Comandantes deverão acatar as instruções transmitidas pelo Operador da eclusa, bem como respeitar as sinalizações de entrada e saída das eclusas.

Parágrafo único. – No interior da área de segurança, ocorrendo danos às instalações causados por embarcações envolvidas em acidentes ou fatos da navegação, o Operador da eclusa poderá retê-las pelo prazo necessário à conclusão dos procedimentos administrativos cabíveis, pelos órgãos competentes.

Artigo 19. – As embarcações não deverão permanecer nas eclusas por tempo superior ao necessário para operação de eclusagem, devendo as mesmas entrar ou sair imediatamente

após receberem as instruções.

Parágrafo único. – Os usuários deverão executar as manobras que lhes forem solicitadas, visando evitar qualquer perda de tempo entre eclusagens consecutivas.

Artigo 20. – Toda embarcação com comprimento igual ou superior a 70,00m (setenta metros), durante o processo de aproximação e entrada na câmara da eclusa, deverá manter um Marinheiro na proa portando equipamento de comunicação VHF portátil para transmitir orientações ao Comandante da embarcação.

Artigo 21. – Ao ingressar na eclusa, as embarcações devem parar mantendo uma distância mínima das portas de montante e jusante definida pelo início da faixa vertical amarela demarcada na parede da eclusa e manter em funcionamento os motores até que seja concluída a amarração dos cabos de popa, de través e de proa aos amarradouros flutuantes, conforme ANEXO III.

Parágrafo 1º – As embarcações que ultrapassarem as dimensões máximas demarcadas nas paredes da eclusa, deverão sair da câmara e somente serão eclusadas após desmembramento a ser efetuado fora da área de segurança.

Parágrafo 2º – O esquema de pintura das faixas demarcadas nas paredes das eclusas, bem como os procedimentos complementares a serem observados em função do posicionamento das embarcações com relação as mesmas, constam do ANEXO VII "Medidas de Segurança para Eclusagem de Embarcações".

Parágrafo 3º – É vedado o desmembramento, embarque, desembarque ou transbordo de passageiros, tripulantes das embarcações ou carga no interior das eclusas e Canal Intermediário, exceto às equipes de fiscalização e manutenção da hidrovia, pertencentes ao Operador das eclusas e à Capitania dos Portos da Amazônia Oriental - CPAOR.

Parágrafo 4º – As espias (cabos de amarração) durante a operação de eclusagem deverão estar tesadas e serão observadas continuamente pelos tripulantes responsáveis pela amarração, alertando o Comandante sobre qualquer irregularidade ou movimentação que possa resultar em perigo aos equipamentos da eclusa e/ou à embarcação. Verificada qualquer irregularidade durante a eclusagem, o Comandante deverá informar imediatamente o Operador da eclusa.

Parágrafo 5º – As operações de enchimento e esvaziamento das câmaras devem ser executadas com os motores ligados e desengatados do sistema de propulsão. Nas embarcações de passageiros, esporte/recreio e miúdas, cabe ao Comandante a decisão de deixar o motor ligado ou não.

Artigo 22. – Durante a eclusagem, as embarcações deverão estar sob os cuidados de sua tripulação, vigiadas e convenientemente amarradas, sem poder, em caso algum, serem amarradas às portas, escadas ou outras peças senão aquelas especificadas à amarração.

Artigo 23. – Dentro da eclusa os Comandantes e demais usuários devem se submeter às orientações que lhes forem dadas pelo Operador das eclusas, com vistas a assegurar a rapidez na eclusagem, assim como a sua plena utilização e segurança na operação.

Artigo 24. – Na eclusa, as embarcações devem permanecer amarradas aos amarradores

(cabeços) flutuantes após sua parada total. A amarração não deve ser desfeita até ser dado o sinal sonoro de 2 (dois) toques de sirene longos para a embarcação sair da câmara, conforme definido no Artigo 30.

Artigo 25. – São proibidas amarrações próximas às entradas das eclusas e nos muros-guia, exceto em locais previamente divulgados e indicados pela autoridade responsável pela Hidrovia.

Parágrafo único. – Este artigo não se aplica às embarcações utilizadas na manutenção da Hidrovia e das próprias Eclusas.

Artigo 26. – É terminantemente proibido lançar ou deixar cair na água, no interior da eclusa, qualquer objeto sólido ou líquido, ficando o usuário responsável pelas despesas decorrentes da sua retirada e recuperação de possíveis danos que tenha causado à câmara da eclusa e ao meio ambiente.

Parágrafo único. – Este artigo não se aplica às defensas fixas das embarcações que, eventualmente, se desprendem do costado durante o acesso à câmara das eclusas. Neste caso, é obrigação do Comandante informar ao Operador da eclusa a queda do material na água.

Artigo 27. – As embarcações que não conseguirem estabelecer comunicação via rádio com o Operador da eclusa por falha do equipamento deverão proceder da seguinte forma:

1. Aguardar fora da área de segurança da eclusa, até que seja restabelecida a comunicação com o Operador das eclusas.

2. Após o restabelecimento da comunicação com o Operador da eclusa o Comandante deverá seguir os procedimentos normais para obter autorização de eclusagem.

Artigo 28. – Em condições de visibilidade restrita (conforme definido pelo RIPEAM **-** Seção III), estará proibida a aproximação para eclusagem a partir do PPO até que sejam restabelecidas as condições visuais avaliadas pelo Operador da eclusa. As embarcações deverão aguardar a melhora do tempo, abarrancadas, fundeadas ou atracadas em locais autorizados.

CAPÍTULO VII

SINAIS CONVENCIONADOS NAS ECLUSAS

Artigo 29. – Nas manobras de entrada e saída das eclusas as autorizações para movimentação das embarcações serão informadas pelo Operador da eclusa por intermédio do equipamento de comunicação e confirmadas pelos seguintes sinais:

I – Após autorização recebida no P.P.O., a embarcação deverá avançar pelo reservatório ou canal de acesso observando a sinalização luminosa existente conforme ANEXO VIII e instruções abaixo:

a) 02 (duas) luzes encarnadas dispostas na horizontal:

ECLUSA FORA DE OPERAÇÃO/BLOQUEIO DE PASSAGEM.

b) 01 (uma) única luz amarela:

A EMBARCAÇÃO DEVERÁ AGUARDAR AUTORIZAÇÃO PARA ACOSTAR NO MURO GUIA OU PARA ENTRADA NA ECLUSA.

c) 01 (uma) luz verde:

A EMBARCAÇÃO ESTÁ AUTORIZADA A ADENTRAR A CÂMARA DA ECLUSA.

II – Quando a embarcação já estiver dentro da câmara da eclusa e devidamente amarrada:

a) O alerta para o início da operação de enchimento ou esvaziamento da eclusa será dado por SINAL SONORO DE 1 (UM) TOQUE DE SIRENE LONGO, pelo Operador da eclusa.

b) A autorização para iniciar o procedimento de saída da câmara da eclusa será dada por SINAIS SONOROS DE 02 (DOIS) TOQUES DE SIRENE - LONGOS, pelo Operador da eclusa, precedidas da informação via equipamento de comunicação.

CAPÍTULO VIII

PROCEDIMENTOS PARA PASSAGEM SOB PONTES

Artigo 30. – Em condições de visibilidade restrita (conforme definido pelo RIPEAM – Seção III), é proibida a passagem das embarcações sob vãos navegáveis de pontes, até que sejam restabelecidas as condições visuais avaliadas pelo Comandante da embarcação. As embarcações deverão aguardar a melhora do tempo atracadas.

Artigo 31. – Em caso de colisão de embarcações com pilar das pontes da Hidrovia do Tocantins, deverão ser tomadas as seguintes providências pelo Comandante visando a segurança da navegação e a manutenção da integridade estrutural da ponte:

a) Disseminar o ocorrido, da forma mais rápida possível, para a AHIMOR, a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental e a Polícia Rodoviária Federal e/ou Estadual;

b) Fundear, atracar ou abarrancar a embarcação nas proximidades até a chegada ao local da perícia da Marinha do Brasil.

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 32. – Os usuários ao se defrontarem com situações não previstas nestas Normas e necessitarem de providências dos órgãos responsáveis deverão contatar, por intermédio dos telefones relacionados abaixo, a Administradora responsável pelo local, a fim de serem tomadas as medidas cabíveis:

Operadora do Sistema de Transposição (ECLUSA)
Centrais Elétricas do Norte do Brasil S.A. - ELETRONORTE:
Fone: (0xx94) 3787-7250
Fax: (0xx94) 3787-7126
e-mail: etc@eln.gov.br ou cagil@eln.gov.br

Responsável pela Infraestrura de Transportes
Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ/DNIT-DF(SEDE):
Fone (0xx61) 3315-4401
Fax (0xx61) 3315-4002
e-mail: diretoria.aquaviaria@dnit.gov.br

Responsável pela Administração da Hidrovia do Tocantins
Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental - AHIMOR:
Fone (0xx91) 3039-7738
e-mail: ahimor@ahimor.gov.br

Agente da Autoridade Marítima
Capitania dos Portos da Amazônia Oriental
Fone: (0xx91) 3218-3950
Fax: (0xx91) 3224-7690
Disque Segurança da Navegação: 0800-280-7200
e-mail: secom@cpaor.mar.mil.br

Artigo 33. – Eventuais danos ou prejuízos causados por imperícia, imprudência ou negligência dos usuários serão de total responsabilidade dos mesmos.

Artigo 34. – Estas normas não eximem os navegantes de conhecerem a legislação em vigor, dentre outras a LESTA, RLESTA, as Normas da Autoridade Marítima – NORMAM/DPC, o Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamento no Mar - RIPEAM, as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental - NPCP.

Artigo 35. – Os casos omissos a estas normas serão analisados e definidos pelo Administrador da Hidrovia e Operador das Eclusas, sendo aprovadas posteriormente pela Autoridade Marítima, no que couber.

Equipe técnica

HERBERT DRUMMOND – Engenheiro – Diretor da DAQ/DNIT-DF(SEDE)
WILSON IZIDORIO CRUZ – Engenheiro – Coord. Geral DAQ/DNIT-DF(SEDE)
FLÁVIO TOBIAS ACATAUASSU NUNES – Engenheiro – Assessor DG/DNIT –DF(SEDE)
GLEILSON M. NUNES – Engenheiro – DAQ/DNIT-DF(SEDE)
ELIEZÉ B. DE CARVALHO – Engenheiro – DAQ/DNIT-DF(SEDE)
CÉLIO HENRIQUE DOS REIS SILVA - Engenheiro – DAQ/DNIT-DF(SEDE)
BENEDITO LUIS DE FRANÇA – Engenheiro – Coord. Adm. Hidroviária – DNIT-PA/AP
ALESSANDRA WERNECK DE SOUZA – Técnica de Suporte em Infraestrutura de Transportes – DAQ/DNIT-DF (SEDE).

ANEXOS

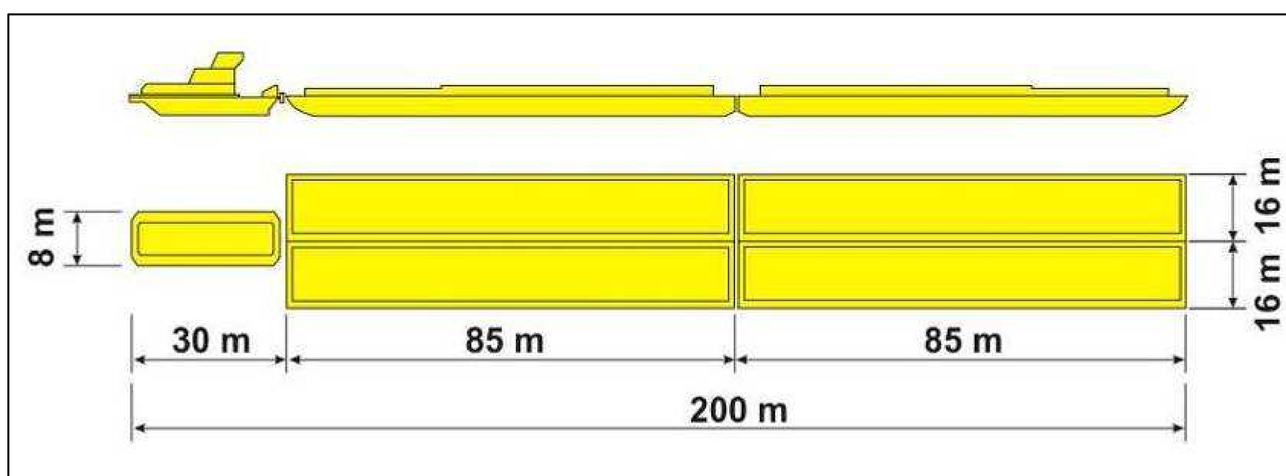
ANEXO I - VIA NAVEGÁVEL DO RIO TOCANTINS

A - Níveis mínimo e máximo de navegação (m.s.n.m.)

	Nivel mínimo	Nível Máximo
Rio Tocantins		
Foz até o remanso do Lago de Tucuruí	3,50	Sem restrição
Remanso do Lago de Tucuruí até a Cidade de Marabá	58,0	Sem restrição

B – Comboio tipo projetado para as eclusas de Tucuruí.

Comprimento: 200,0m
Boca: 32,0 m
Calado em 100% do tempo : 3,0 m*
Altura livre: 15,0 m



** O calado de 3,0m é garantido em 100% do tempo somente nas eclusas, canal intermediário e canais de acesso a montante e a jusante. Para as condições nos demais trechos do Rio Tocantins deverão ser consultados DNIT, AHIMOR e/ou Marinha do Brasil.*

ANEXO II - INSTRUÇÕES OPERACIONAIS PARA NAVEGAÇÃO EM TRECHO RESTRITO, TRECHO CRÍTICO E PASSOS COM RESTRIÇÃO.

1. Procedimentos a serem adotados nos trechos restritos por todas as embarcações que demandem esses trechos (Regra 09 Alínea F do RIPEAM).

a) A embarcação ao se aproximar de trecho restrito, deverá fazer a chamada geral no canal 16 VHF, a pelo menos 1000 metros do mesmo, identificar-se, informar a direção para a qual está navegando, especificando onde se encontra, que tipo de embarcação é (exemplo: chamada geral/chamada geral aqui empurrador “Cruz”, descendo ou subindo o rio, em direção ao km ou bóia 64 do reservatório de Tucuruí, em comboio tipo Tocantins carregado ou vazio, cambio).

b) A embarcação que interceptar a chamada e estiver vindo em sentido contrário deverá atender o chamado, identificar-se, divulgar suas características (exemplo: comboio tipo Lourenço chatas carregadas ou vazias, escoteiro, etc) como segue: “Aqui empurrador Thor, ciente, estou subindo o rio em comboio Tipo Lourenço, carregado, a 1000 metros do km 52, câmbio”).

c) Quando uma mensagem não for compreendida, aquela embarcação que não compreender a mensagem pedirá a embarcação transmissora que repita a mensagem (Exemplo: “Aqui “Cruz”, repita, câmbio”);

d) Os sinais sonoros a serem usados pelas embarcações que se aproximarem dos trechos restritos são aqueles previstos na Regra 34 alínea E do RIPEAM (durante o percurso a embarcação dará um apito longo em intervalo não superior a 02 minutos);

e) A embarcação que estiver navegando num trecho restrito deverá se manter tão próxima quanto possível e seguro da margem que estiver a seu boreste (Regra 09 alínea A do RIPEAM);

2. Procedimentos a serem observados nos trechos críticos por todas as embarcações que demandem esses trechos

Nos trechos críticos, além dos procedimentos descritos no item 1 destas instruções, deverão, também, ser adotados os seguintes:

a) A embarcação preferencial informa que está procedendo normalmente em seu rumo (informa para onde e em que direção está navegando) e solicita que a outra embarcação lhe dê passagem (exemplo: “Aqui “Cruz”, tenho a preferência, estou procedendo rio abaixo em direção ao km 64, solicito passagem, câmbio”);

b) A embarcação que for obrigada a ceder passagem terá que confirmar que recebeu a mensagem com as intenções do outro comboio e informar que dará a passagem, pairando sob máquinas ou permanecendo amarrada num “PE” (Exemplo: “Aqui Thor, ciente, aguardarei sua passagem pairando sob máquinas na altura do km 51 e meio. Câmbio”);

c) A embarcação com preferência informará que recebeu a mensagem. (Exemplo: “Aqui “Cruz”, ciente é só”);

d) A preferência será estabelecida na ordem decrescente da quantidade de carga que embarcação estiver transportando;

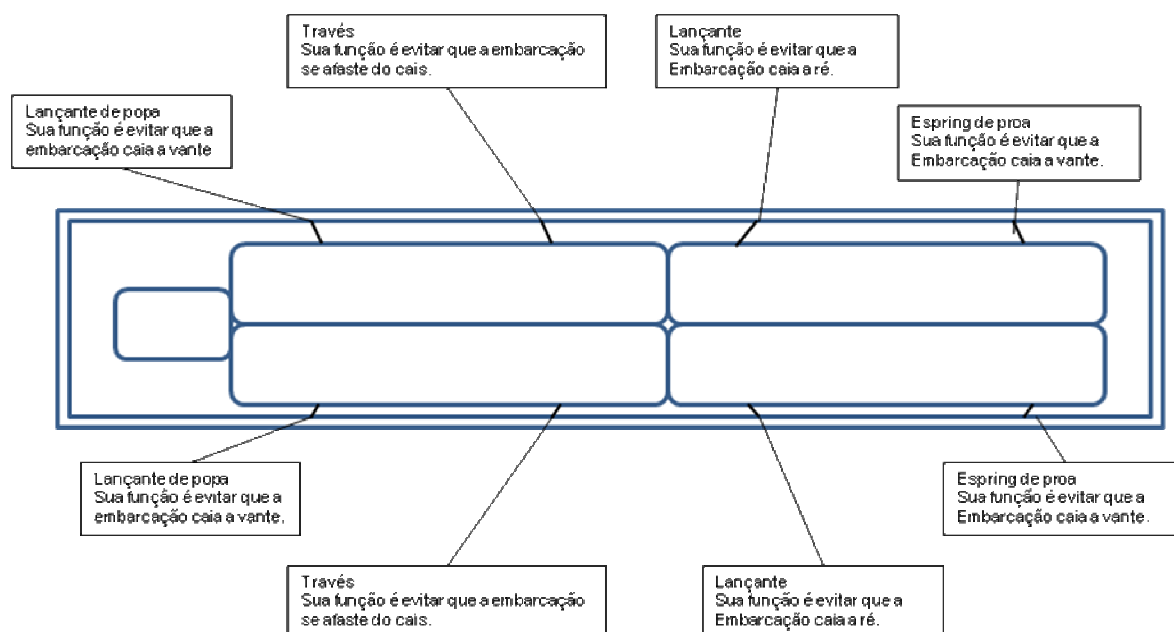
Observação: a preferência entre comboios semelhantes será a do que estiver descendo o rio.

e) Nos trechos críticos, não poderá haver cruzamento de comboio tipo Tocantins com outra embarcação;

3. Passos com restrição:

As embarcações que forem efetuar a transposição dos passos com restrição, devem previamente, consultar as Portarias ou Aviso aos Navegantes da Marinha, em vigência, verificar os Níveis de água registrados nos Postos Limnimétricos, bem como atentar para os locais sujeitos a formação de baixios.

ANEXO III - AMARRAÇÃO NO INTERIOR DA ECLUSA (ESPIAS E SUAS FUNÇÕES)



1- TIPO DE AMARRAÇÃO EM EMBARCAÇÕES OU COMBOIOS:

a) Embarcações de passageiros e/ou esporte e recreio:

- Amarração apenas de 1 (um) bordo.

b) Embarcações e/ou comboios de carga com boca igual a 32 metros:

- Amarração nos 02 (dois) bordos.

c) Embarcações e/ou comboios de carga com boca menor que 32 metros:

- Amarração apenas de 1 (um) bordo.

OBS.: AS ESPIAS DEVEM SER SEMPRE TESADAS (ESTICADAS)

ANEXO IV - CANAIS PARA COMUNICAÇÃO

Canal número	Descrição do Serviço	Legenda
Canal 06	**Serviço de comunicação entre barcos**	**(SCB)**
Canal 10	**Serviço de Comunicação com a Marinha**	**(SCM);**
Canal 12	**Serviço de apoio a Eclusagem**	**(SAE)**
Canal 16	**Serviço de socorro/chamada**	**(SSC)**

ANEXO V - FRASEOLOGIA PADRÃO ESQUEMA DE COMUNICAÇÃO ENTRE OPERADOR DA ECLUSA E COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO

Emitente	Canal	Fraseologia Padrão
COMANDANTE	16	Atenção! Atenção! Operador da Eclusa 1 ou 2, Empurrador Cruz, Câmbio!
OPERADOR	16	Eclusa 1 ou 2 na escuta, Vamos ao canal 12, entendido? Câmbio!
COMANDANTE	16	Entendido Passando para o canal 12, Câmbio!
OPERADOR	12	Atenção! Atenção! Empurrador Cruz, Eclusa 1 ou 2 chamando Câmbio!
COMANDANTE	12	Empurrador Cruz na escuta, Estou no ponto de comunicação obrigatória (PCO), a montante, e me preparando para eclusar, entendido? Câmbio!
OPERADOR	12	Afirmativo Comandante, Necessito de alguns dados de seu comboio: Nome e prefixo da embarcação, Empresa, Quantidade de balsas, Tipo de carga, Tonelagem, Outros dados julgados importantes? Câmbio!
COMANDANTE	12	Entendido Operador .... O nome da embarcação é.. Entendido? Câmbio!
OPERADOR	12	Afirmativo Comandante .... Estou realizando uma eclusagem. Aguarde instruções no ponto de parada obrigatória (PPO), afirmativo? Câmbio!
COMANDANTE	12	Afirmativo Operador .... Farei nova chamada no P.P.O estou retornando ao canal 16 Câmbio!
		Operador da Eclusa passa o rádio para o Canal 16
OPERADOR	16	Atenção! Atenção! Empurrador Cruz, Eclusa 1 ou 2, chamando, Câmbio!
COMANDANTE	16	Empurrador Cruz, na escuta, Câmbio!
Emitente	**Canal**	**Fraseologia Padrão**
OPERADOR	16	Comandante .... Vamos ao canal 12, entendido? Câmbio!
COMANDANTE	16	Entendido, estou passando ao canal 12, Câmbio!

OPERADOR	12	Comandante ...., afirmativo. Eclusa 1 ou 2 liberada, favor iniciar aproximação, entendido? Câmbio!
COMANDANTE	12	Operador ...., entendido. Estou iniciando procedimento de aproximação Câmbio!
OPERADOR	12	Comandante ...., favor retornar ao canal 16 Câmbio!
COMANDANTE	12	Afirmativo, Operador ...., retornando ao canal 16. Câmbio!
OPERADOR	16	Atenção! Atenção ! empurrador Cruz, Eclusa 1 ou 2, chamando Câmbio!
COMANDANTE	16	Empurrador Cruz, na escuta Câmbio!
OPERADOR	16	Empurrador Cruz Vamos ao canal 12, entendido? Câmbio!
COMANDANTE	16	Afirmativo, Eclusa 1 ou 2 Passando para o canal 12, Câmbio!
OPERADOR	12	Comandante .... Solicito corrigir as amarrações de sua embarcação e orientar seus tripulantes para o uso do colete salva vidas, entendido? Câmbio!
COMANDANTE	12	Operador .... Vou corrigir a amarração e orientar meu pessoal. Solicito aguardar, no canal 16, entendido? Câmbio!
OPERADOR	12	Afirmativo, Comandante .... Passando para o canal 16, Câmbio!
COMANDANTE	16	Atenção! Atenção! Eclusas 1 ou 2, Empurrador Cruz, na escuta Câmbio!
OPERADOR	16	Eclusa 1 ou 2, Vamos ao canal 12, entendido? Câmbio!
Emitente	**Canal**	**Fraseologia Padrão**
COMANDANTE	16	Ok, Empurrador Cruz, Passando para o canal 12, Câmbio!
COMANDANTE	12	Eclusa 1 ou 2 Amarração concluída, Câmbio!
OPERADOR	12	Comandante .... Operação de eclusagem sendo iniciada, Voltando para o canal 16, entendido? Câmbio!

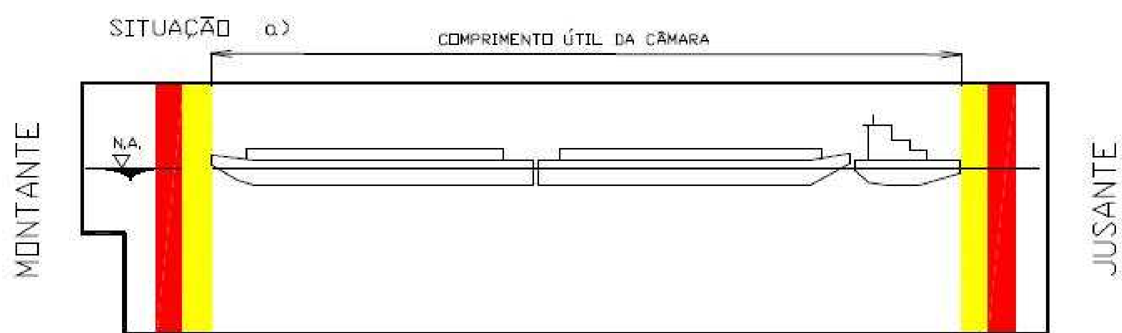
COMANDANTE	12	Ok, operador ...., entendido, passando ao canal 16, Câmbio!
OPERADOR	16	Atenção!, Atenção! Empurrador Cruz, Vamos ao canal 12, entendido? Câmbio!
COMANDANTE	16	Ok, Eclusa 1 ou 2 Passando para o canal 12, Câmbio!
OPERADOR	12	Comandante .... Após os dois toques de sirene (longos) Está autorizado a desatracar (desamarrar) e sair da câmara da Eclusa, entendido? Câmbio!
COMANDANTE	12	Entendido Operador .... Retornando ao canal 16, Câmbio!
OPERADOR	12	Ok, Comandante ...., Voltando ao canal 16, Câmbio final!

ANEXO VI - INFORMAÇÕES A SEREM FORNECIDAS PELOS COMANDANTES PARA ECLUSAGEM E PASSAGEM PELO CANAL INTERMEDIÁRIO

Informações a serem fornecidas pelo comandante da embarcação ao operador da eclusa ou ao coordenador de tráfego.
I - Carga/passageiros - tipo, quantidade e número. II - Porto de origem e data de saída. III - Porto de destino e previsão de chegada. IV - Nome do comandante da embarcação e categoria. V - Nome, calado, boca e comprimento das embarcações que compõem o comboio. VI - Condições de funcionamento dos motores, dos sistemas de propulsão (avante e a ré) e de governo da embarcação. VII - Situação dos equipamentos de segurança e combate a incêndio. VIII - Situação das defensas e cabos de amarração. IX - Fatos relevantes ocorridos durante o percurso dignos de registro, tais como colisões em bóias, pilares de pontes, em outras embarcações, etc.

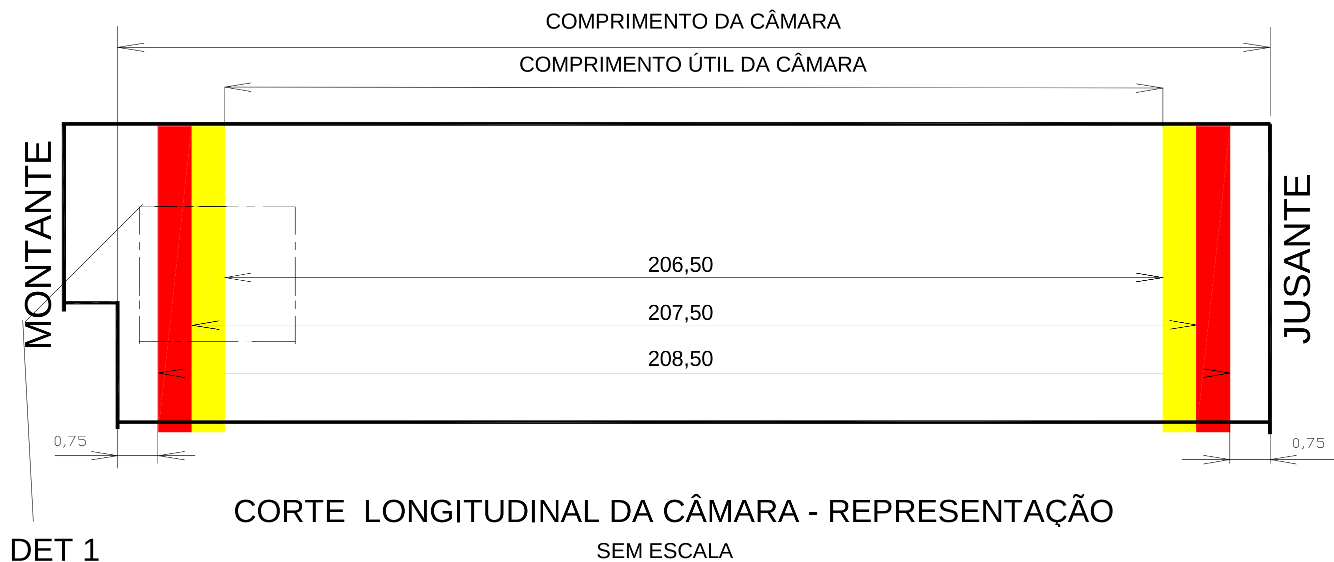
ANEXO VII - MEDIDAS DE SEGURANÇA PARA ECLUSAGEM DE EMBARCAÇÕES

POSICIONAMENTO DOS COMBOIOS NO INTERIOR DAS CÂMARAS DAS ECLUSAS



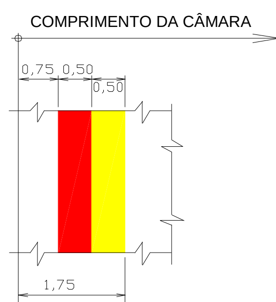


CORTE LONGITUDINAL DA CÂMARA - REPRESENTAÇÃO



CORTE LONGITUDINAL DA CÂMARA - REPRESENTAÇÃO

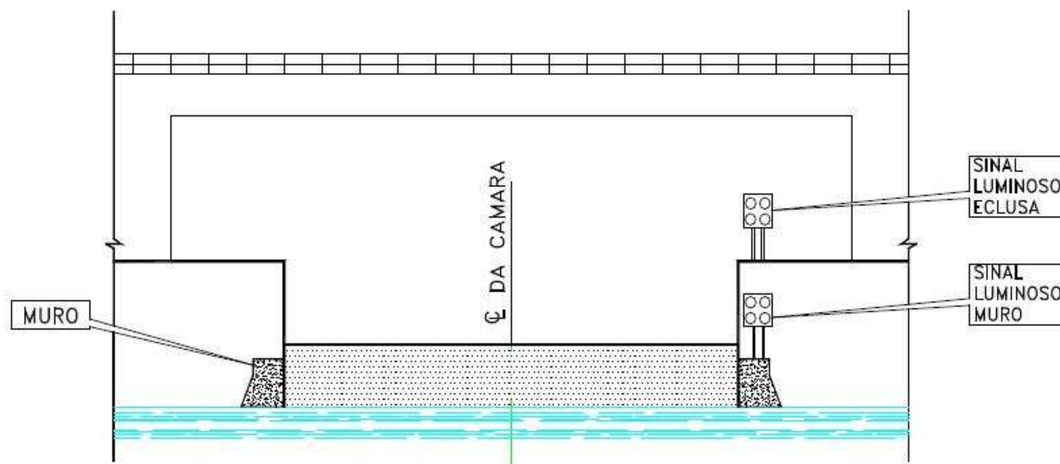
SEM ESCALA



DETALHE 1

ANEXO VIII - SINALIZAÇÃO LUMINOSA NA APROXIMAÇÃO DAS ECLUSAS

ECLUSA TÍPICA



LEGENDA

SINALIZAÇÃO ÓTICA	MURO GUIA	ECLUSA
Vermelho, vermelho / preto, preto	FORA DE OPERAÇÃO	FORA DE OPERAÇÃO
Preto, preto / amarelo, preto	AGUARDAR AUTORIZAÇÃO PARA ACOSTAR	AGUARDAR AUTORIZAÇÃO PARA ENTRAR NA CÂMARA
Preto, preto / preto, verde	AUTORIZADA A ACOSTAGEM	AUTORIZADA A ENTRADA

ANEXO IX - SOLICITAÇÃO DE TRANSPOSIÇÃO NA ECLUSA - S.T.



SOLICITAÇÃO DE TRANSPOSIÇÃO NA ECLUSA - S.T

Nº

<table>
<tr><td colspan="2">1 - Empresa</td><td colspan="2">2 - Código</td></tr>
<tr><td colspan="4">3 – Endereço</td></tr>
<tr><td colspan="2">4 - Cidade</td><td>5 - Estado</td><td>6 - CEP</td></tr>
<tr><td colspan="3">7 – Telefone/Fax</td><td>8 – CNPJ ou CPF</td></tr>
<tr><td colspan="4">9 – Endereço para Correspondência</td></tr>
<tr><td colspan="2">10 - Cidade</td><td>11 - Estado</td><td>12 - CEP</td></tr>
<tr><td colspan="4">13 – Telefone/Fax</td></tr>
<tr><td>14 – Empurrador ou Embarcação
Nome</td><td>15 – Tipo de carga/Passageiros</td><td>16 - Quantidade</td><td>17 - Unidade</td></tr>
<tr><td>Nome da Chata</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Nome da Chata</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Nome da Chata</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Nome da Chata</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Percurso
18 – Terminal de Origem</td><td>19 – Terminal de Destino</td><td>20 – Distância (km)</td></tr>
<tr><td colspan="4">21 – Sequência de Passagem</td></tr>
<tr><td colspan="2">Eclusa 1</td><td colspan="2">Eclusa 2</td></tr>
<tr><td colspan="4">22 – Informações Adicionais</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="4">Obs.: Este Formulário deverá ser entregue ao Operador da primeira eclusa do percurso</td></tr>
<tr><td colspan="2">23 – Local e Data</td><td colspan="2">24 – Assinatura do Comandante da Embarcação</td></tr>
</table>

O formulário ”Solicitação de Transposição na Eclusa – S.T. deverá ser preenchido em 2 vias, impressa ou em letra de forma legível conforme as instruções abaixo.
Somente poderão eclusar embarcações com a(s) “S.T.” devidamente preenchida(s) e assinada(s) por seu(s) comandante(s).

(1) Nome completo da empresa que está solicitando as eclusagens
(2) Uso do Operador - (não preencher)
(3) Endereço da matriz da empresa
(4) Cidade onde se localiza a matriz da empresa
(5) Estado onde se localiza a matriz da empresa
(6) Código de endereçamento postal da matriz da empresa
(7) Telefone e fax da matriz da empresa
(8) Número de inscrição da empresa no C.G.C. ou C.P.F.
Os campos 9 a 13 somente deverão ser preenchidos se o endereço for em local diferente da matriz
(9) Endereço para correspondência
(10) Cidade
(11) Estado
(12) Código de endereçamento postal
(13) Número de telefone/fax
(14) Especificar o(s) nome(s) da(s) embarcação(ões) a ser(em) eclusada(s), conforme registro na Capitania dos Portos. Para embarcações de passageiros ou autopropelidos de carga, utilizar apenas o campo “Nome” conforme registro na Capitania dos Portos.
(15) Especificar o nome do produto a ser transportado por embarcação ou no caso de embarcações de turismo e esporte e recreio deverá ser colocado “passageiros”.
(16) Informar a quantidade de carga a ser transportada por embarcação. No caso de embarcações de passageiros, a quantidade de passageiros. Embarcações de esporte e recreio deverá informar a quantidade de pessoas a bordo.
(17) Especificar a unidade de peso ou volume da carga a ser transportada (toneladas, metros cúbicos, unidades, etc.).
(18) Informar o porto de origem onde a carga e/ou passageiro foi embarcado.
(19) Informar o porto destino onde a carga e/ou passageiro será desembarcado.
(20) Informar a distância a ser percorrida no trajeto (quando o retorno for no mesmo dia, deverão ser computadas as distâncias de ida mais a de volta.
(21) Informar em ordem numérica a sequência de passagem da embarcação ou comboio nas eclusas.
(22) Informações adicionais que o comandante da embarcação julgar necessário.
(23) Local e data do preenchimento da “S.T.”
(24) Assinatura do comandante da embarcação.
Obs.:
1 - A primeira via da “S.T.” deverá ser entregue na primeira eclusa do percurso e a segunda deverá ser arquivada na empresa.
2 - Cargas com origem e/ou destino diferentes deverão possuir “S.T’s.” distintas.
3 - Embarcações de passageiros/turismo que retornarem no mesmo dia não precisarão entregar nova “S.T.”
4 - Embarcações de órgãos de fiscalização municipal, estadual ou federal, bem como as utilizadas para manutenção da via não precisarão entregar “S.T.”

Solicitação de fomulários adicionais poderão ser obtidos junto a AHIMOR ou no sítio do DNIT: http://www.dnit.gov.br/.

ANEXO X - FOLHA DE AVALIAÇÃO DE SINALIZAÇÃO – FAS

FOLHA DE AVALIAÇÃO DE SINALIZAÇÃO (FAS)

N.º

(a ser preenchido pela AHIMOR)

DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA
AHIMOR - ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DA AMAZONIA ORIENTAL

Com propósito de aprimorar a qualidade dos nossos serviços, solicitamos ao (s) Sr(s) comandante e mestre de embarcação, navegado na Hidrovia do Tocantins, preencher (em) esta FAS e entregar ao operador da eclusa mais próxima da ocorrência.

1. Nome do comandante: ____

2. Nome da embarcação: ____

3. Nome da empresa: ____

4. Data: ____

5. Tipo de ocorrência: ____

Colocar o(s) número(s) bóia(s) e/ou baliza(s) de margem e marcar um "X" no quadro que corresponda a ocorrência observada.
Caso sejam verificadas outras irregularidade além dessas, preencher o item "outros".

		Ocorrência			
SINAL	Número	Fora de lugar	Amassada	Faltando	Local
BÓIAS					
BÓIAS					
BÓIAS					
BÓIAS					
BÓIAS					

OUTROS:

____
____
____
____

6. Sugestões para melhorar a sinalização da Hidrovia:

____
____
____
____

ANEXO XI - REFERÊNCIA DOS PONTOS DE COMUNICAÇÃO E PARADA OBRIGRATÓRIA

LOCAL	MONTANTE		JUSANTE	
	PONTO DE COMUNICAÇÃO OBRIGATÓRIA – PCO	PONTO DE PARADA OBRIGATÓRIA -PPO	PONTO DE COMUNICAÇÃO OBRIGATÓRIA – PCO	PONTO DE PARADA OBRIGATÓRIA -PPO
ECLUSA 1 UHE TUCURUÍ	Bóia Amarela Lat.= 03º 51’ 49”S Long.= 049º 38’ 03”W	Bóia Amarela Lat. = 03º 51’ 14”S Long. = 049º 38’ 55”W	NÃO APLICÁVEL	NÃO APLICÁVEL
ECLUSA 2 UHE TUCURUÍ	NÃO APLICÁVEL	NÃO APLICÁVEL	Bóia Amarela Lat. = 03º 44’ 43”S Long. = 049º 39’ 41”W	Bóia Amarela Lat. = 03º 45’ 22”S Long.= 049º 39’ 38”W